VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 72)
z dnia 23 marca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 72)

23 marca 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministra Rodziny Pracy i Polityki Społecznej na temat ułatwień dla osób niepełnosprawnych w zakresie korzystania z transportu zbiorowego,

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** oraz **Andrzej Bittel** podsekretarze stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Michałkiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, **Krzysztof Kwiatkowski** prezes oraz **Mieczysław Łuczak** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Tomasz Maruszewski** zastępca prezesa Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, **Anna Woźniak-Szymańska** prezes Polskiego Związku Niewidomych, **Krzysztof Kotyniewicz** prezes Polskiego Związku Głuchych, **Marek Olkiewicz** wiceprezes PKP Polskie Linie Kolejowe wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Lenkiewicz-Piontek** sekretarz Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów, **Łukasz Bączak** prawnik Krajowego Związku Rewizyjnego Spółdzielni Inwalidów i Spółdzielni Niewidomych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński**, **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Witam serdecznie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Tematem obrad jest informacja ministra infrastruktury i budownictwa oraz ministra rodziny, pracy i polityki społecznej na temat ułatwień dla osób niepełnosprawnych w zakresie korzystania z transportu zbiorowego, a w drugim punkcie informacja Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu, którą przedstawi pan prezes NIK. Przywitał się ze mną, więc myślę, że jest obecny. Bardzo nam miło. Witamy też pana ministra Bittela. Powiedziano mi jeszcze, że jest pan prezes Urzędu Transportu Kolejowego i na pewno jest – pan Ignacy Góra. Czy jest pan Krzysztof Michałkiewicz z Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej? Na razie nie ma. Jerzego Szmita z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa też na razie nie ma. Jest w drodze.

Aby nie tracić czasu, jeśli prezydium się zgodzi i państwo posłowie, jeśli nie wniosą uwag do porządku obrad, zaczniemy go realizować. Nie ma uwag? Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do realizacji punktu pierwszego. Czy mamy problem? Nie. Pan minister Bittel wziął na siebie wszystkie obowiązki. Oddaję panu głos panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Aby nie było przesytu moich wypowiedzi, na początek pozwolę sobie oddać głos panu dyrektorowi Kapturzakowi, który przedstawi interesujące państwa zagadnienie.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa w MIiB Jakub Kapturzak:

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym pokrótce przedstawić informację Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w zakresie ułatwień dla osób niepełnosprawnych w zakresie korzystania z transportu zbiorowego. W tej części informacji skupimy się na ułatwieniach, które są wymogiem dla korzystających z transportu kolejowego. Podstawowym aktem prawnym, który jest powodem realizacji szeregu działań, jakie mają przybliżyć i uatrakcyjnić transport kolejowy dla całego społeczeństwa jest rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1300/2014 z 18 listopada 2014 roku w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności dotyczącej dostosowania kolei we wszystkich krajach członkowskich dla potrzeb osób z ograniczonymi możliwościami w poruszaniu się. W skrócie jego nazwa brzmi TSI PRM. Dokument ten, opublikowany przez Komisję Europejską określa minimalne wymagania odnośnie modernizowania bądź remontowania infrastruktury kolejowej i taboru tak, aby osiągnąć zbliżony poziom dostępności dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Wyznacza minimalne standardy, które następnie są przepisywane do specyfikacji istotnych warunków zamówień, zarówno w zakresie modernizacji, bądź budowy nowej infrastruktury, jak i w zakresie modernizacji, remontu bądź zakupu taboru kolejowego.

Zakładamy, że pełne dostosowanie infrastruktury kolejowej w Polsce do wymogów tego rozporządzenia potrwa 30-40 lat. To założenie zostało potwierdzone w nowelizacji rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju zmieniającego rozporządzenie ministra transportu i gospodarki morskiej z 10 września 1998 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Aktualnie na poziomie UE trwa przygotowanie krajowego planu wdrażania tych specyfikacji interoperacyjności. Dokument ten zostanie przedstawiony Komisji Europejskiej. To jest obligo dla wszystkich krajów członkowskich. W dalszej części mojej wypowiedzi będę powoływał się na te techniczne specyfikacje interoperacyjności w zakresie dostosowania infrastruktury dla osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się.

Drugim aktem prawa wspólnotowego, które dotyczy praw osób niepełnosprawnych w transporcie jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1371/2007 z 23 października 2007 roku dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Zgodnie z powyższym dokumentem wszyscy powinni mieć równe możliwości korzystania z infrastruktury i transportu kolejowego. Pomoc świadczona osobom niepełnosprawnym w celu korzystania z usług transportowych stanowi jedną z podstawowych norm jakości usług świadczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w UE. W związku z tym na każdego przewoźnika został nałożony szereg obowiązków. Każdy podróżny, bez względu na inne kryteria, jest uprawniony do zakupu biletu bez dodatkowych opłat. Może zarezerwować miejsce bez możliwości odmowy. To najczęściej budzi problemy w realizacji. Każdemu przysługuje nieodpłatna pomoc w pociągu i na stacjach kolejowych podczas wsiadania i wysiadania z pociągu oraz podczas przesiadek, w przypadku powiadomienia przewoźnika lub zarządcy stacji o potrzebie udzielenia pomocy takiej osobie, nie później niż na 48 godzin przed planowanym terminem podróży.

Techniczne specyfikacje interoperacyjności PRM są przełożone z prawa polskiego rozporządzeniem ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie interoperacyjności systemu kolei oraz przywoływanym przeze mnie rozporządzeniem ministra infrastruktury i rozwoju zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

Zostało również wydane w 2011 roku rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie. Jak zapewne państwo pamiętają, to była odpowiedź na społeczne zapotrzebowanie w zakresie ustandaryzowania na peronach metra wskazówek dla osób niedowidzących.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przepraszam pana dyrektora, proszę skoncentrować się na jednoznacznych i kluczowych sprawach. Wszyscy możemy przeczytać dokumenty. Czy mógłby pan wstrząsnąć

naszymi umysłami i powiedzieć co jest ważne? Bylibyśmy bardzo wdzięczni. Równocześnie proszę pracowników sekretariatu Komisji Infrastruktury o wyraźne odnotowanie kto jest obecny, a kto nieobecny na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Jest to niedopuszczalne. Proszę nie podsuwać mi pism, że ktoś jest usprawiedliwiony lub nie, że go dziś nie ma podczas obrad. Jeśli są koledzy posłowie, którzy mają w tym samym czasie obowiązki poselskie, rozumiem to. Jeśli uczestniczą w obradach innych Komisji, również. Jeśli jednak nie ma ich dziś, nie będziemy usprawiedliwiali ich nieobecności. Proszę zabrać listę i to odnotować kto jest obecny, a kto nie. Jest godzina 14.20. Panie dyrektorze, proszę przedstawić sprawę w sposób wyrazisty, dotknąć tematów, o których dziś chcemy dyskutować. Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiB Jakub Kapturzak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Skończyłem omawianie tej mniej porywającej części dotyczącej podstaw prawnych realizowanych przedsięwzięć. Chciałbym teraz odnieść się do tego, jak wymogi, o których mówiłem, są realizowane w praktyce przez spółki Skarbu Państwa odpowiedzialne za transport kolejowy, podległe ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Pierwszą taką spółką jest PKP SA, która jest zarządcą dworców kolejowych w Polsce. Z 600 dworców kolejowych aktualnie obsługujących ruch pasażerski, 111 zostało objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, z czego 99 zostało oddanych do użytkowania. Wszystkie inwestycje realizowane w latach obowiązywania tych specyfikacji, o których mówiłem, obejmują swoim zakresem rzeczowym usuwanie barier administracyjnych oraz dostosowanie innej infrastruktury – okienek kasowych, automatów biletowych – do potrzeb osób niepełnosprawnych. Oczywiście czasami jest tak, że mamy pewne kolizje określonych wymogów w zakresie obiektów zabytkowych. Przykładem jest modernizacja infrastruktury peronowej na kilku stacjach kolejowych. Standardem TSI jest 760 mm wysokości peronu, co ma ułatwić wsiadanie i wysiadanie z pociągów. W niektórych sytuacjach uzyskanie takiej wysokości peronu spowodowałoby konieczność wchodzenia na peron z budynku dworca kolejowego, który został wybudowany ponad 100 lat temu. W tych przypadkach można udzielić odstępstwa zarządcy infrastruktury w zakresie realizacji modernizacji infrastruktury. W przypadku takiego odstępstwa wskazujemy na takie metody korzystania, aby zminimalizować dokuczliwość związaną z większym odstępem pomiędzy peronem, a taborem.

W zakresie PKP PLK zrealizowano modernizację ponad 1000 peronów, zamontowano ponad 100 dźwigów. Te informacje członkowie Komisji mogą przeczytać w załączonym materiale. Za każdym razem program inwestycji jest uzgadniany z innymi korzystającymi z infrastruktury. Mam tu na myśli przewoźników i lokalne jednostki samorządu terytorialnego, ministra, który współfinansuje ten proces. Przebudowy dotyczą głównie peronów, ujednolicania ich wysokości, budowy pochylni, wind, dodatkowych przejść podziemnych. Zdarzają się sytuacje, gdy odmawiamy niektórym wnioskom jednostek samorządu terytorialnego. Podłoża decyzji bywają różne. Z naszego punktu widzenia może to być nie do końca efektywne ekonomicznie. Nie ukrywam, że bywa iż inwestycja jest realizowana na podstawie porozumienia między zarządcą infrastruktury kolejowej, a lokalnym samorządem. W przypadku niewywiązywania się samorządu z nałożonych na niego zobowiązań w zakresie utrzymania danej infrastruktury, trudniej jest przekonać zarządcę do realizacji dalszych inwestycji zgodnie z oczekiwaniami takiej jednostki samorządu terytorialnego.

Ostatnim elementem transportu kolejowego zobowiązanym do stosowania specyfikacji, które mają ułatwić korzystanie z infrastruktury są oczywiście przewoźnicy. Te specyfikacje są realizowane we wszystkich zakupach taborowych, jakie są finansowane ze środków publicznych, zarówno europejskich, jak i krajowych. W przypadku przewoźnika, który jest kontrolowany przez właściwego ministra, tak jak w przypadku PKP Intercity, wszystkie projekty realizowane w ramach zeszłej perspektywy finansowej, w pełni obejmowały wypełnianie wymogów TSI PRM. Te wymogi dotyczą wyznaczania specjalnych miejsc dla osób poruszających się na wózkach, w specjalnych wagonach, szerszych drzwi, wind, czy oznakowania dla osób gorzej widzących. Wszystkie projekty

taborowe współfinansowane ze środków publicznych, których lista została zawarta w materiale do wiadomości Komisji, spełniały takie wymogi.

Ostatnim elementem, o którym chciałem powiedzieć, jest kwestia umowy na organizację i dotowanie międzywojewódzkich przewozów kolejowych, zawartej w 2011 roku pomiędzy PKP Intercity a ministrem właściwym. W tej umowie zawarliśmy standardy jakościowe dotyczące używanego taboru tak, aby uwzględnić w miarę możliwości potrzeby osób niepełnosprawnych, w zakresie zestawienia uruchamianych pociągów, wyposażenia ich w wagony dostosowane do korzystania przez osoby np. na wózkach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałem przywitać przybyłego na posiedzenie Komisji Infrastruktury pana ministra Michałkiewicza. Pana ministra Szmita przywitałem wcześniej, ale witam jeszcze raz. Czy kogoś nie przywitałem? Jeśli tak, to bardzo przepraszam. Kontynuujemy procedowanie. Po wystąpieniu pana dyrektora mamy prośbę do pana ministra Michałkiewicza, aby powiedział kilka zdań w zakresie omawianego tematu.

Sekretarz stanu w MRPiPS Krzysztof Michałkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, oczywiście przede wszystkim chciałem podziękować Komisji, że podjęła tak ważny temat dla środowiska osób niepełnosprawnych. Tak jak wcześniej referował pan dyrektor, główne obowiązki po stronie zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych do środków komunikacji publicznej i zbiorowej leżą po stronie ministerstwa. Ważne jest, że Komisja zajęła się tym tematem w tej chwili. Inwestycje modernizacji kolei, wymiany taboru kolejowego, nowe inwestycje w transporcie zbiorowym dają szansę na to, aby poziom dostosowania i udostępnienia środków komunikacji zbiorowej był jak najlepszy i faktycznie odpowiadał potrzebom osób niepełnosprawnych. Z jednej strony dostrzegamy postęp w tej dziedzinie, a z drugiej ten duży proces modernizacji, który obecnie trwa na kolei i w innych środkach komunikacji zbiorowej jest szansą na jej lepsze udostępnienie.

Jeśli chodzi o obowiązki administracji rządowej, to wynikają one z dwóch aspektów – ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Ustawa głównie odnosi się do osób towarzyszących oraz psów asystujących, które powinny mieć możliwości i udogodnienia w korzystaniu z transportu zbiorowego. Chciałbym to mocno podkreślić, że nie chodzi tylko o osoby niepełnosprawne, ale też towarzyszące lub psy asystujące. To jest niezbędne dla osób niepełnosprawnych. Przypomnę, że administracja publiczna zobowiązana jest do realizowania Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych. Art. 9 konwencji mówi o dostępności.

Przytoczę go: „Aby umożliwić osobom niepełnosprawnym samodzielne funkcjonowanie i pełny udział we wszystkich sferach życia, Państwa Strony podejmą odpowiednie środki w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym, na zasadzie równości z innymi osobami, dostępu do środowiska fizycznego, środków transportu, informacji i komunikacji, w tym technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych, a także do innych urządzeń i usług, powszechnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich. Środki te, obejmujące rozpoznanie i eliminację przeszkód i barier w zakresie dostępności, stosują się między innymi do…”. Tu są wymienione nie tylko budynki, drogi, ale też transport, komunikacja, usługi różne. Mówię o tym z tego względu, iż konwencja jest aktem obowiązującym. Polska ratyfikowała ją 5 lat temu i wdrożyła ją do realizacji.

Uważam, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa robi wiele, aby przepisy, które powstają, uwzględniały potrzeby i specyfikę wynikającą z niepełnosprawności. Bardzo się cieszę, że oprócz obecnych członków Komisji, są też przedstawiciele środowiska osób niepełnosprawnych, którzy najlepiej powiedzą o swoich oczekiwaniach. Są one obecnie duże, bo tak jak mówią osoby niepełnosprawne, chcą w pełni korzystać ze wszystkich praw, jakie przysługują obywatelom naszego kraju, także z dostępu do komunikacji i transportu zbiorowego. Można przytoczyć indywidualne przypadki, gdy z różnego powodu osoby niepełnosprawne nie mogły skorzystać z tego prawa. Jest ich coraz mniej, ale występują. Jeśli chodzi o transport samolotowy, kolejowy, miejski, mamy

przypadki, że to, co powinno być realizowane i przestrzegane rozmija się z praktyką. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Wczoraj podczas ważnej konferencji w Nadarzynie dowiedzieliśmy się, że średnio w każdym polskim mieście korzysta z komunikacji publicznej 10% osób niepełnosprawnych. To jest rynek, nad którym warto się pochylić, w jakich warunkach ci ludzie podróżują, jaki mają dostęp do transportu publicznego. Wobec tego, że na chwilę obecną wszyscy państwo zabrali już głos i przedstawili informację, otworzę dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna Komisjo, wczoraj odbyliśmy spotkanie w zespole parlamentarnym, które dotyczyło problemów mieszkańców Polski powiatowo-gminnej. Dotyczyło m.in. niepełnosprawności i komplikacji, z jakimi te osoby się stykają, przykładowo po utracie sprawności. Bardzo się cieszę, że nad tymi osobami zaczynamy się pochylać. To ludzie wokół nas, którzy utracili sprawność z różnych powodów, w tym nabytych. Obserwujemy to na co dzień w przestrzeni, w której się poruszamy. Dostrzegamy problemy. Chcę pochwalić, że biuro poselskie, którego szukałem, nie miało ani jednego stopnia i miało windę. Nawet 2-3 stopnie powodują problem. Nie musimy tego uzasadniać, ale pewnie warto to uświadamiać.

Podróżuję pociągami Pendolino, są bardzo wygodne, mankamenty są takie, że internet traci zasięg itp., ale samo wejście do pociągu tego typu ma zbyt oddalone schodki od platformy peronu. Ostatnio byłem świadkiem na Dworcu Centralnym, gdy pani spadła torba. Dobrze, że była na tyle sprawna i pociąg miał 15 minutowy przystanek w Warszawie. Jestem pełnosprawny, ale mam też problem z wysiadaniem z bagażem, bo jest przestrzeń. Chciałbym to zasygnalizować i jeszcze raz podziękować za spotkanie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jest wniosek, aby w łącznej dyskusji omawiać oba tematy. Dlatego chciałbym poprosić pana prezesa NIK Krzysztofa Kwiatkowskiego o przedstawienie raportu, a następnie łącznie dyskutowalibyśmy o obu punktach. Panu posłowi bardzo dziękuję za zajęcie stanowiska.

Prezes Najwyższej Izby Kontroli Krzysztof Kwiatkowski:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, jeśli państwo pozwolą, chcielibyśmy zaprezentować raport dotyczący dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu. Koreluje to ze słowami pana przewodniczącego o tym, że nawet 10% uczestników transportu publicznego to osoby niepełnosprawne. To jest ta szklanka do połowy pełna. Rzeczywiście w miastach od 10% do 15% populacji stanowią osoby niepełnosprawne, nie uwzględniając tzw. osób z ograniczoną zdolnością poruszania się. To są np. osoby starsze, rodzice, matki z wózkami. Niestety nie do końca wiemy – trudno takimi danymi się posługiwać – ile z tych osób korzysta z transportu publicznego. Śmiem zaryzykować pogląd, że nie jest to taka sama liczba. Zaraz zorientują się państwo dlaczego, bo zobaczą państwo jak transport publiczny wygląda.

Nasza kontrola jest o tyle ciekawa, że dobraliśmy do próby 10 miast, w których jest transport publiczny. Oczywiście nie funkcjonuje on we wszystkich miastach, tylko w tych średnich i większych. Wybraliśmy zarówno miasta wojewódzkie, jak i niemające tego statusu. Przeprowadziliśmy kontrolę w Bydgoszczy, Włocławku, Białymstoku, Suwałkach, Rzeszowie, Przemyślu, Szczecinie, Koszalinie, Legnicy i Wałbrzychu. Kontrola była prowadzona, analizowaliśmy funkcjonowanie transportu w latach 2013-2015. W sposób szczególny, celem głównym było sprawdzenie, czy zaplanowanie i zorganizowanie transportu zbiorowego uwzględniało potrzeby osób niepełnosprawnych i tych z ograniczonymi możliwościami ruchowymi, czy korzystano z dostosowanych pojazdów komunikacji miejskiej oraz przystanków komunikacyjnych dla osób niepełnosprawnych oraz

czy przeszkolono pracowników publicznego transportu zbiorowego w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym.

Publiczny transport zbiorowy i potrzeba jego dostosowania do wymogów tej wyjątkowej grupy pasażerów wynika po pierwsze z obowiązków prawnych nałożonych na państwo polskie – zarówno z konstytucji, jak i konwencji praw człowieka i podstawowych wolności, konwencji o prawach osób niepełnosprawnych oraz Karty praw podstawowych. Nie mamy żadnych wątpliwości, że transport powinien być dostępny dla wszystkich jego użytkowników, ponieważ brak możliwości korzystania z komunikacji miejskiej przez osoby niepełnosprawne de facto często w ich przypadku stanowi barierę nie do pokonania w sensie możliwości przemieszczania się w granicach miasta, uniemożliwia lub utrudnia ich dostęp do leczenia, nauki, kultury oraz jest często przeszkodą w znalezieniu zatrudnienia.

Według danych z Narodowego spisu powszechnego, w Polsce mieszka 4700 tys. osób niepełnosprawnych. To jest 12% populacji. Pamiętajmy, że około 6 mln osób w Polsce to osoby, które ukończyły 64 lata. Mamy więc do czynienia, w miarę upływu lat, z powiększającym się ograniczeniem możliwości swobodnego przemieszczania się. Osób starszych będzie tylko przybywać.

Ocena ogólna kontrolowanej przez nas działalności jest taka, iż pomimo podejmowanych działań doszło do nieznacznej poprawy komunikacji miejskiej i wciąż nie jest dostosowana tak, jak byśmy chcieli, do potrzeb osób niepełnosprawnych. We wszystkich skontrolowanych miastach osoby niepełnosprawne napotykały na poważne bariery w dostępie do publicznego transportu zbiorowego. Najpowszechniejszym problemem wciąż pozostaje zbyt mała w stosunku do potrzeb liczba kursów pojazdów niskopodłogowych. W ocenie NIK większość trudności z dostępem niepełnosprawnych do komunikacji miejskiej wynikała często z nierzetelnej analizy potrzeb przewozowych mieszkańców. Mamy trochę do czynienia z powtarzającym się problemem. Często, gdy pytamy o analizę potrzeb osób niepełnosprawnych, mówi się, że takich pasażerów jest mało. Nie uwzględnia się faktu, że jest ich mało, bo transport, tabor czy przystanki w wielu miastach są niedostosowane do ich potrzeb. Oczywiście relatywnie jest ich mniej, niż osób korzystających z tego typu transportu.

Jeśli chodzi o naszą ocenę, że w wielu miastach dostosowanie nie jest na wystarczającym poziomie, oceniamy że działania podejmowane od 2013 roku do pierwszej połowy 2015 roku przyniosły tylko nieznaczną poprawę w zakresie dostępności komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych. Dlaczego? To zapewne będzie dla państwa najciekawszy fragment raportu. Zidentyfikowaliśmy cztery podstawowe bariery w zapewnieniu osobom niepełnosprawnym możliwości korzystania z komunikacji miejskiej. Są związane z taborem, informacją przewozową, infrastrukturą przystankową i personelem.

Rozwinę przedstawione zagadnienia. Tabor – tylko w 3 z 10 skontrolowanych przez nas miast wszystkie kursy komunikacji miejskiej odbywały się pojazdami niskopodłogowymi i niskowejściowymi. Mówimy o tym na początku, bo nigdy nie wiadomo kiedy osoba niepełnosprawna będzie mogła skorzystać z pojazdu. Nie ma godzin i kursów wyznaczonych dla osób niepełnosprawnych. Sytuacja, w której mówimy o powszechnym dostępie do komunikacji jest wtedy, gdy cały tabor jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Niestety taka sytuacja nie miała miejsca w skontrolowanych miastach. Z 10, w 7 autobusy niskopodłogowe obsługiwały tylko część kursów – od 40% do 90%. W przypadku tramwajów w Bydgoszczy i Szczecinie tylko 4% i 36% było dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. W badanym okresie tylko w dwóch objętych kontrolą miastach wzrosła liczba kursów wykonywanych autobusami niskopodłogowymi. Zwracam państwu na to uwagę, bo inwestycje w tabor są najdroższe. Okazuje się, że mamy do czynienia z pewnym zatrzymaniem inwestowania w wymianę taboru dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

Niezwykle istotną barierą jest tzw. informacja przewozowa. W pięciu miastach stwierdziliśmy przypadki braku oznaczania w rozkładach jazdy kursów, które wykonywane są przez przejazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Jeśli już niecały tabor jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, absolutnie uwa-

żamy, że informacja kierowana do pasażerów powinna wyraźnie zaznaczać, który kurs wykonuje tabor dostosowany do ich potrzeb, a który nie, bo inaczej będzie dochodziło do najgorszych sytuacji, w których osoby niepełnosprawne, przecież i tak z ograniczoną możliwością przemieszczania, trafią na kurs, z którego nie będą mogły skorzystać, bo podjeżdża np. autobus nie niskopodłogowy. Ponadto w jednym mieście – w Wałbrzychu – pokazujemy, tam gdzie możemy, dobre praktyki – wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej były wyposażone w zewnętrzne i wewnętrzne systemy przekazujące i wyświetlające informacje o trasie przejazdu, czyli o najbliższym przystanku.

Musimy zaznaczyć, że problem informacji przewozowej to także problem systemów zewnętrznej informacji głosowej. Mamy tu bardzo duże zróżnicowanie. W Rzeszowie w 83% pasażerowie mogli korzystać z zewnętrznej informacji głosowej informującej o kursach. W Suwałkach, Przemyślu i Szczecinie takiej informacji nie było w ogóle. Jeśli mówimy o wewnętrznych systemach informacji głosowej – w szczególności jeśli chodzi o potrzeby osób niewidomych, czy słabowidzących – stwierdziliśmy, że funkcjonowały w 7 skontrolowanych miastach, ale były wykorzystywane w różny sposób. Od 97% w Legnicy, do 17% w Rzeszowie.

Wedle danych na koniec kontroli, z dnia 30 czerwca 2015 roku, brak wewnętrznej informacji wizualnej wykorzystywanej przez osoby niesłyszące i niedosłyszące stwierdziliśmy w badanej próbie w 5 miastach. W Przemyślu to było 100%, w Suwałkach w 10% autobusów komunikacji miejskiej.

Trzecią barierą jest tzw. infrastruktura przystankowa. Stwierdziliśmy tu również braki, albo niewłaściwe stosowanie udogodnień dla osób niepełnosprawnych w przystankach komunikacji miejskiej. Zidentyfikowane problemy w tym obszarze to: pasy żółtych płytek ryflowanych, pełniących rolę ostrzegawczą dla osób niepełnosprawnych, niewidomych i słabo widzących skierowano w miejscach niebezpiecznych np. bezpośrednio na torowisko.

Zwróćcie państwo uwagę na te zdjęcia. Są one dość charakterystyczne. Zdjęcie pierwsze z lewej to kładka – jedyny dostęp do tego przystanku jest za pomocą kładki dla pieszych. Jedyne dojście do tego fragmentu przystanku jest po bardzo stromych, licznych schodach. W praktyce jest to przystanek z którego osoba niepełnosprawna nie ma żadnej możliwości skorzystania. Drugie zdjęcie od lewej – tzw. ścieżka dotykowa dla osób niewidzących lub słabowidzących. Na tej ścieżce znajduje się kosz na śmieci. Nie muszę mówić co to oznacza dla osoby jadącej na wózku. Trzecie zdjęcie przedstawia sytuację najbardziej niebezpieczną. Ścieżka dla osób niepełnosprawnych wyłożona płytkami ryflowanymi prowadzi prosto pod torowisko tramwajowe. Czwarte zdjęcie – tego typu ścieżka jest przerwana barierami, które uniemożliwiają przejście. Ścieżka, która ma prowadzić osobę niedowidzącą prowadzi ją wprost na barierki, czyli w miejsce, gdzie nie można przejść, według oznakowania, które ma służyć tym osobom.

Na terenie tego samego miasta stosowano też różne układy płytek ostrzegających, co dezorganizowało i utrudniało korzystanie z ich funkcji ostrzegawczej i informującej osobom niewidzącym i niedowidzącym. Tak było w Białymstoku i we Włocławku. Część rozkładów jazdy zawieszono zbyt wysoko i osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich nie mogły odczytać treści tych rozkładów jazdy. Stwierdziliśmy to w czterech miastach – Białymstoku, Bydgoszczy, Wałbrzychu i Włocławku. W tym obszarze w kontekście bariery infrastruktury przystankowej… Może wnioski omówimy na końcu, a teraz przejdziemy do kolejnej bariery.

To jest bariera związana z personelem. Tylko dwóch operatorów publicznego transportu zbiorowego przeprowadziło dla pracowników kompleksowe szkolenia uświadamiające problemy osób niepełnosprawnych, w tym wagę i konsekwencje barier z jakimi się spotykają oraz utrudnienia w komunikacji z osobami niepełnosprawnymi niesensorycznie. Personel nie był przeszkolony w tym zakresie, a uważamy to za absolutnie niezbędne. Powtórzę jeszcze raz, że w badanej przez nas próbie 10 miast tylko 2 operatorów publicznego transportu zbiorowego przeprowadziło dla pracowników kompleksowe szkolenia uświadamiające problemy osób niepełnosprawnych.

Przedstawię teraz najważniejsze uwagi i wnioski końcowe, czyli to, co z państwa punktu widzenia jest najważniejsze. Uważamy i to są wnioski kierowane do samo-

rządu terytorialnego, że jednostki samorządu terytorialnego powinny stale analizować potrzeby osób niepełnosprawnych, w razie konieczności odpowiednio aktualizować plany transportowe, kontynuować działania zmierzające do zapewnienia pełnej obsługi linii komunikacyjnych przez pojazdy wyposażone w systemy przyklęku i pochylnie oraz systemy informacyjne, a zamieszczane na stronach internetowych operatorów oraz organizatorów komunikacji informacje, powinny być też kierowane do grupy pasażerów niepełnosprawnych.

Do ministerstwa kierujemy następujące wnioski: chcielibyśmy, aby nastąpiło określenie dobrych praktyk dla organizatorów w zakresie standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem zasad uniwersalnego projektowania, po konsultacjach z interesariuszami, czyli z osobami niepełnosprawnymi, a w szczególności z ich środowiskiem. Wnioskujemy o uzupełnienie § 120 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie o: stosowanie pasów ostrzegawczych oraz ścieżek dotykowych wykonanych z materiałów antypoślizgowych o określonej fakturze; stosowanie trasy wolnej od przeszkód na przystankach przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych o szerokości 0,8 m w obrębie strony od ścieżki dotykowej, łącznie o szerokości około 1,5 m; stosowanie minimalnej szerokości użytkowej peronu wynoszącej 2,5 m.

Przedstawiłem najważniejsze wnioski, wraz z wnioskiem *de lege ferenda*. Kontrolowaliśmy oprócz miast również organizatorów, operatorów transportu zbiorowego i zarządy dróg miejskich.

Na zakończenie, tak jak mówił pan przewodniczący, mówimy o potencjalnej grupie pasażerów, która waha się od 10% do 15% – o grupie osób o ograniczonej zdolności przemieszczania się. Tak jak powiedział pan przewodniczący, warto zauważyć jaki to jest potencjalny rynek pasażerów, jeśli udałoby się nam te przeszkody w korzystaniu z komunikacji miejskiej usunąć. Dziękuję bardzo.

Przepraszam, jeśli byłyby szczegółowe pytania, to towarzyszy mi pan prezes Mieczysław Łuczak, który nadzorował tę kontrolę, dyrektor Delegatury w Bydgoszczy pani Barbara Antkiewicz wraz z panią wicedyrektor Oliwią Bar, które tę kontrolę przeprowadziły i koordynator kontroli pan Maciej Gajdzik. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Chciałem podziękować za obecność wczoraj miłej pani, bo razem uczestniczyliśmy w panelu w Nadarzynie, gdzie dyskutowaliśmy o bezpieczeństwie w transporcie publicznym. Najwyższa Izba Kontroli naprawdę dobrze wypadła, mówiąc ogólnie.

Proszę państwa, zdumiewa co najmniej jedna kwestia. Oczywiście, tabor kosztuje, personel trudno wyszkolić, przystanki, zjazdy i podjazdy również są drogie. Nie ma jednak informacji i jest słaba. W świecie mediów elektronicznych to jest tak łatwo napisać kiedy autobus, pociąg dla niepełnosprawnych będzie, w sposób czytelny. Każdy z nas może wyobrazić sobie, że siedzi na wózku inwalidzkim i podjeżdża pod rozkład jazdy i szuka tego rozwiązania dla siebie. To jest, co najmniej, zdumiewające. Pewnie NIK to zgrabnie ujęła, że jest nieznaczny postęp. Prawdopodobnie go nie ma. Panie ministrze – zwracam się do pana ministra Szmita – czy może powie pan coś o tym, jak to działa w naszym obszarze inwestycyjnym? Projektujemy wielkie autostrady, drogi szybkiego ruchu, kolej wysokich prędkości. Czy dostrzegamy ten problem? Pomoc oferuje pan prezes Góra, którego też prosimy o zabranie głosu. Czy w perspektywie – nie mówię, że dziś – to się poprawi?

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, panie prezesie, szanowni państwo, może zacznę od przypomnienia bardzo ważnej ustawy – o transporcie zbiorowym. Jest ona w trakcie procedowania w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Wymaga pewnych zmian. To wynik modyfikacji prawa unijnego, ale też konieczności, o której jesteśmy głęboko przekonani. Mamy taki obraz, jeśli chodzi o transport autobusowy, połączenia drogowe – coraz więcej powstaje białych plan, czyli obszarów w których komunikacja zbiorowa funkcjonuje albo bardzo słabo, albo w ogóle jej nie ma. To jest

proces, który na przełomie ostatnich lat bardzo się nasilił. Z drugiej strony na tych liniach, gdzie jest duże obłożenie i wielu pasażerów, toczy się bardzo ostra walka konkurencyjna między przewoźnikami. Często przybiera ona bardzo złe formy, o czym wiele razy już mówiliśmy. Tworzy to coraz mniej przyjazny pasażerom obraz transportu. Tam gdzie przewoźnicy się „podjeżdżają", nie respektują rozkładu jazdy, dochodzi do trudnych sytuacji. Mieszkańcom, obywatelom i podróżnym to nie służy. Nie służy też oczywiście przedsiębiorcom transportowym, ale to inna sprawa. Mamy sytuację następującą – samorządy, które odpowiadają za organizowanie transportu zbiorowego często rozkładają bezradnie ręce, że nie są w stanie z tą sytuacją sobie poradzić.

Aby znaleźć na to radę w ramach prac nad zmianą ustawy o transporcie zbiorowym zaproponowaliśmy rozwiązanie, które wstępnie nazwaliśmy tworzeniem pakietów komunikacyjnych. Rzecz w tym, że w każdym obszarze komunikacyjnym w powiecie są linie, trasy, które są bardzo dochodowe, ale i takie, które są mniej dochodowe. Tworzymy mechanizm, aby organizatorzy transportu, czyli władze samorządowe, przede wszystkim powiaty – o tym szczeblu głównie myślimy, w pewnym zakresie również wojewódzkim – mogły łączyć mniej dochodowe linie z bardziej dochodowymi i wyłaniać przewoźników, którzy będą musieli łącznie obsługiwać obie. Jeśli ten mechanizm zacznie funkcjonować, będziemy chcieli też tworzyć nowe możliwości związane z obsługą osób niepełnosprawnych, czy z ograniczoną sprawnością, aby przewoźnicy musieli to uwzględniać w swoich planach i w ramach codziennego funkcjonowania.

Obecnie te mechanizmy oczywiście są wpisane w ustawy, że należy zapewnić możliwości komunikacyjne osobom o ograniczonych możliwościach ruchowych. Odpowiednie przepisy są w prawie przewozowym, w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego nr 118 z 2011 roku. Jak widzimy, to nie działa jeszcze wystarczająco dobrze. Prawo, które zobowiązuje przewoźników, operatorów i organizatorów nie funkcjonuje w pełni. Chcemy dodać kolejny instrument, który takie zobowiązania będzie mógł wprowadzać. Myślimy też, w odniesieniu do tego co mówił pan prezes NIK Kwiatkowski, aby w planach transportowych opracowanych przez organizatorów, uwzględniać aspekt obsługi osób niepełnosprawnych. To też będzie narzędzie obowiązkowe, które organizatorzy transportu będą musieli opracować. Chcemy, aby było mniej obszerne, nie tak drogie, czasem niepotrzebne w swej treści. Może nie do końca przemyślane było tworzenie obowiązku przygotowywania tak obszernych dokumentów. Można ograniczyć się do najistotniejszych elementów w planie transportowym. Jednocześnie powinno być zobowiązanie uwzględniania potrzeb osób niepełnosprawnych.

Jeśli chodzi o budowę infrastruktury, mamy już instrument, który pozwoli ministrowi właściwemu do spraw budownictwa wydawać rozporządzenia, opinie i zalecenia w ramach jego kompetencji, które muszą być uwzględniane przy projektowaniu zarówno tras drogowych, jak i infrastruktury transportowej. Tworzymy takie instrumenty i chcemy, aby mogły jak najszybciej wejść w życie. Oczywiście to są procesy inwestycyjne, które trwają lata i są bardzo kosztowne. Tworzymy podstawy do tego, aby dostęp osób niepełnosprawnych do transportu zbiorowego, zarówno kolejowego, jak i drogowego, był możliwie coraz większy. Trzeba też jasno powiedzieć, że bardzo duże znaczenie mają samorządy, bo odpowiadają one za transport zbiorowy w miastach, na swoich obszarach. Mówimy więc o wspólnej odpowiedzialności strony rządowej i samorządowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Zgłosił się pan poseł Zasada. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Przypomnę, że jednym z impulsów dla dzisiejszego spotkania, poza raportem Najwyższej Izby Kontroli, była chęć kontynuowania dyskusji, którą rozpoczęliśmy w Urzędzie Transportu Kolejowego. Wtedy mówiliśmy dość szeroko o prawach pasażerów w transporcie. Obecnie rozumiem, że jesteśmy bardziej skoncentrowani na transporcie zbiorowym. Bardzo często jednak te prawa są tożsame. Nie będę szczegółowo omawiał rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady. Nie

mówiliśmy o tym dziś, bo nie było mowy szeroko o prawach pasażerów w transporcie, nr 1107/2006 w lotnictwie, czy nr 1371/2007 w transporcie kolejowym. Konsekwencją tamtych rozporządzeń był komunikat Komisji Europejskiej mówiący o tym, czym są prawa pasażerów i kogo dotyczą oraz na jakich etapach pasażerowie mają prawa do żądania pomocy.

Bardzo się cieszę, że prezes NIK kilka razy podkreślał, że nie chodzi tylko o osoby niepełnosprawne, ale też o osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych, czyli generalnie osoby, które nie są w stanie przemieszczać się bez pomocy. Tej pomocy one potrzebują i o tym była dziś mowa. Na etapie planowania mają prawo do informacji. Mają prawo dowiedzieć się, z którego środka transportu mogą skorzystać, który jest przystosowany do tego, aby im pomóc. To jest też prawo do informacji w trakcie podróży. Cieszę się, że jest z nami prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Mam wrażenie, że z tym prawem do informacji największe problemy są na dworcach kolejowych. Mówię to jako ostatnio dość częsty pasażer, przede wszystkim Intercity. Przekazywanie informacji pasażerom w ostatniej chwili, na temat zmiany peronów, tylko w języku polskim, nie jest dobre. Przypomnę, że obcokrajowcy też mogą być osobami o ograniczonych możliwościach ruchowych. Nie są oni w stanie odczytywać komunikatów w języku polskim. Często są one przekazywane tylko raz i to na minutę, dwie zanim pociąg odjedzie z innego peronu. Nie będę wdawał się w szczegóły. Tak jak powiedziałem, chodzi o prawo do informacji, do pomocy w przemieszczaniu bagażu, do pomocy z korzystania z toalet, baru i innych usług na dworcu oraz wiele innych praw przysługujących tym osobom.

Część katalogu potrzeb osób podróżujących generalnie jesteśmy w stanie łatwo zdiagnozować. Wiemy kim jest osoba niepełnosprawna. Kim jest osoba o ograniczonych możliwościach ruchowych? Warto przypomnieć sobie, że to są osoby podróżujące z małymi dziećmi, z ciężkim lub nieporęcznym bagażem, osoby starsze, kobiety w ciąży, osoby niewidome i słabowidzące, głuche i słabosłyszące, mające trudności z komunikowaniem się z otoczeniem, ze zrozumieniem języka pisanego lub mówionego, w tym w szczególności osoby z zagranicy, niepełnosprawne psychicznie lub intelektualnie, niskiego wzrostu, w tym przede wszystkim dzieci oraz opiekunowie tych osób. One też korzystają z praw przysługujących osobom o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Pamiętam, że przerwaliśmy rozmowę w Urzędzie Transportu Kolejowego, zastanawiając się w jaki sposób można by usprawnić możliwość uzyskiwania informacji, przede wszystkim na etapie bezpośrednio przed podróżą, gdy zmieniają się perony, gdy pociągi lub autobusy są opóźnione. Taki pasażer często ma problem ze zrozumieniem informacji o odjeździe pociągu lub autobusu. Padł pomysł – szczerze, sprawdziłem czy jest to możliwe do zrealizowania – aby na dworcach kolejowych w Polsce zainstalować urządzenia. Okazało się, że one istnieją i większość dworców jest przystosowanych do przekazywania sygnału internetowego. Chodzi o zastosowanie prostej aplikacji, dzięki której pasażer mógłby się połączyć z numerem swojej linii autobusowej czy kolejowej i na urządzeniu mobilnym – większość osób je teraz ma – mógłby dokładnie sprawdzić opóźnienie, zmiany peronu itd. jeśli chodzi o stworzenie infrastruktury twardej, to nie są ogromne pieniądze. Pytałem o to w Ministerstwie Cyfryzacji. Zapewne byłby problem z obsługą tego typu aplikacji.

Mam wrażenie, że przy tak ogromnych funduszach, jakie wydajemy na przystosowanie infrastruktury, jak autobusów, czy dróg przemieszczania się osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych, warto zastanowić się nad tym, czy nie poprawić prawa do informacji. Rzucam taką myśl w kierunku pana ministra i prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, a przede wszystkim uśmiecham się do pana prezesa Najwyższej Izby Kontroli. Być może kiedyś ujrzymy taki raport, jak to wygląda szerzej, w stosunku do osób podróżujących koleją, jak realizowane jest rozporządzenie nr 1371/2007 w stosunku do osób jeżdżących koleją i nr 1107/2006 w stosunku do osób podróżujących samolotami. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pan poseł sformułował bardzo ciekawe uwagi, które na pewno zostały skrzętnie odnotowane. Bardzo proszę, głos ma pan poseł Stanisław Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, zabierając głos w niewątpliwie ważnej sprawie zacznę od tego, że swoboda przemieszczania się jest jednym z podstawowych praw i wolności każdego człowieka. Z tego względu wynikają zadania dla władz publicznych na każdym szczeblu, władz rządowych, samorządowych, w szczególności regionalnych i powiatowych, bo one są władnymi do organizowania transportu publicznego. Z drugiej strony, poziom świadomości społecznej prawa do swobody przemieszczania, w tym osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych, świadczy o wrażliwości i poziomie rozwoju cywilizacyjnego społeczeństwa. Z jednej strony zadania zostały omówione dla władz wszelkiego szczebla oraz władzy ustawodawczej, rządu, jeśli chodzi o transport międzymiastowy. Myślę o parlamencie i stanowieniu prawa. Pan dyrektor mówił bardzo wiele na ten temat, nawiązywał do ustaw i rozporządzeń. To jest stanowczo za mało. Trzeba to przełożyć na realizację. Należy intencje przełożyć na działania, co nie ulega wątpliwości, wiąże się z nakładami finansowymi. Oczywiście to jest tenże tabor, infrastruktura transportu. Mówiłem o poziomie świadomości – to także organizacje pozarządowe. Jeśli nastąpiłaby synergia działań, pewnie osiągnęlibyśmy oczekiwany poziom i zapewnili swobodę przemieszczania się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Dlatego w informacji pewnie wolałbym, zamiast cytowania ustaw, rozporządzeń europejskich i naszych, abyśmy odnieśli się do tego, na jakim etapie jesteśmy. Nie mam wątpliwości, że z tych ponad 18 tys. km linii kolejowych w Polsce część zmodernizowaliśmy. Jesteśmy przed ambitnym planem kontynuacji tejże modernizacji. Wiemy oczywiście, że na zmodernizowanych liniach mamy już elegancko dostosowane do osób niepełnosprawnych perony, są windy. Stosuje się właściwe rozwiązania techniczne do zapewnienia stosownego przemieszczania się. Wolałbym, aby takie informacje zostały zaprezentowane. Niewątpliwie to robimy, ale ile już zrobiliśmy, a ile jest przed nami, biorąc pod uwagę te 66 mld zł na modernizację linii kolejowych do 2023 roku. Pewnie to dałoby nam jakiś obraz. Podobnie sprawa ma się z drogami, w kontekście przewozów międzymiastowych, ale także realizacji regionalnych programów finansowych, jeśli chodzi o samorządy i miasta. Jesteśmy tu na pewnym poziomie realizacji, ale przed nami ambitne plany. Co osiągniemy po tym czasie?

W zasadzie to wszystko z mojej strony. Nawiązałem do tematu organizacji pozarządowych, świadomości społecznej, naszej codziennej wrażliwości na osoby niepełnosprawne. Pewnie dobra byłaby informacja – oczekiwałbym takiej – o działaniach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Drogowego w tym zakresie. Od kilku lat jest cisza z tej strony, a to znaczący organ w naszym kraju. Moglibyśmy poznać możliwości finansowe, dowiedzieć się, czy te problemy są widoczne, czegoś o wsparciu w tym zakresie. Dobrze się dzieje, że mamy wiele organizacji pozarządowych zajmujących się bezpieczeństwem na polskich drogach i ogółem w transporcie. Czy rząd dostrzega ten problem, bo mamy tu duże pole do działania, jeśli chcemy mówić, że jesteśmy społeczeństwem, które poważnie traktuje podstawowe prawa do swobodnego przemieszczania, w szczególności osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Proszę uprzejmie, pan poseł Suchoń ma głos.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, to jest bardzo istotny obszar zainteresowania naszej Komisji. Myślę, że tak powinno być również w przyszłości. Bardzo dobrze, że dziś rozmawiamy o takich problemach, bo ich jest mnóstwo. Jest wiele barier, organizacyjnych przeszkód, które utrudniają poruszanie się osobom o ograniczonych możliwościach ruchowych i osobom niepełnosprawnym. Wiele zostało już powiedziane. Nie chcąc prze-

ciągać i powtarzać tego, o czym mówili koledzy, chciałem zwrócić uwagę pana ministra na kwestię bardziej ogólną, dotyczącą tego w jaki sposób respektowane są prawa tych osób i przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury myślą o osobach niepełnosprawnych.

Bardzo proszę, aby rozważyli państwo jedno. W niektórych relacjach pociągów, również dalekobieżnych, dochodzi do sytuacji, w której składy zatrzymują się nie na najbliższym wolnym peronie dworca kolejowego, ale na peronie 2 lub 3. To rodzi dla osób o obniżonej sprawności ruchowej oczywistą konieczność przeniesienia się z peronu po kładce lub przejściem podziemnym do miejsca, z którego można pojechać samochodem, udać się na miasto, czy wejść do innego środka komunikacji. Chciałem zwrócić na to uwagę ministerstwa i zasugerować, że może wśród wytycznych, jakie przekazują państwo zarządcom infrastruktury znalazłyby się takie wytyczne, które umożliwiałyby osobom o obniżonej sprawności ruchowej bezpośrednie wyjście na peron pierwszy, najbliżej dworca i wyjścia na miasto. Obecnie składy zatrzymują się na środku. Nie trzeba mieć wielkiej wyobraźni, aby to zwizualizować. Być może temat, o którym mówię, nieco wykracza poza porządek dzienny, ale podróżując pociągiem widzę osoby niepełnosprawne, starsze, o obniżonej sprawności ruchowej, którem muszą przebyć kilkadziesiąt schodów w górę, później w dół. Wydaje się, że moglibyśmy zrobić takich prostych rzeczy więcej, rozwiązać to lepiej organizacyjnie, aby nie tworzyć sztucznych barier. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Nie wiem, czy to było wczoraj, czy dziś na slajdzie – temat, który pan poruszył. Jedyny dostęp do torów kolejowych był po 100 schodkach i kładce. Rzeczywiście, to zatrważające. Tego powinniśmy chyba unikać i zwracać na to uwagę. Nie da się zmienić wszystkiego, ale takie sytuacje są. Poczujmy się przez chwilę, jak osoby na wózkach i zrozumiemy jaki to problem. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Proszę bardzo.

Prezes Polskiego Związku Niewidomych Anna Woźniak-Szymańska:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przepraszam za mój głos, ale jestem trochę przeziębiona. Jestem prezesem Polskiego Związku Niewidomych i szefową Koalicji na Rzecz Osób z Niepełnosprawnością. Pozdrawiam pana ministra Krzysztofa Michałkiewicza.

Chciałam przedstawić kilka refleksji. Chyba jest dziś niewielu przedstawicieli organizacji pozarządowych i osób z dysfunkcjami. Chciałam podziękować za ostatnie lata. Widać, jeśli chodzi o dostosowanie infrastruktury do osób z różnymi dysfunkcjami, że rzeczywiście w Polsce zachodzą zmiany. Nie mamy oczekiwań, że uda się środowisko fizyczne dostosować do różnych naszych potrzeb w bardzo krótkim czasie. To niemożliwe. Chciałabym prosić, abyśmy starali się wypracowywać standardy – to chyba wniosek do Ministra Infrastruktury i Budownictwa – które obowiązywałyby nas wszędzie. Niezależnie, czy to są małe, czy duże miasta, tramwaje, autobusy, wagony kolejowe.

Na przykładzie dworców kolejowych tylko w mieście stołecznym Warszawie, jeden z panów posłów zauważył i wyraził aprobatę, że mamy świetnie dostosowane perony. I tak i nie. Warszawa to szum informacyjny dla osoby niewidomej. A osoby z dysfunkcją narządu ruchu też nie mogą się wszędzie dostać. Gorąco chciałabym prosić w imieniu wielu organizacji pozarządowych, bo koalicja zrzesza organizacje działające na rzecz osób z różnymi dysfunkcjami, aby na etapie projektowania uniwersalnego, o którym mówił pan Krzysztof Kwiatkowski, nie popełniali błędów. To są później źle wydane pieniądze publiczne. Więcej nas to wszystkich kosztuje, jeśli robimy to dużo później, na etapie powstawania obiektów.

Projektowanie uniwersalne powinno dotyczyć właściwie wszystkich sfer, bez względu na to, czy projektujemy nową ulicę, wysepkę tramwajową, czy zakupujemy nowy tabor kolejowy. Na jak najwcześniejszym etapie należy myśleć o tym, aby ta nowa usługa, czy urządzenie, było dostępne dla jak największej liczby obywateli. Nie chodzi tylko o osoby z dysfunkcjami, ale mające czasowo ograniczenia w poruszaniu się, czy też osoby starsze, matki z dziećmi i osoby z rowerami, które ostatnio często można w Polsce spotkać i bardzo dobrze. Reasumując, nie wprowadzajmy chaosu. Świetnie, że dostosowujemy

środowisko, ale jeśli rozwiązań będziemy mieli mnóstwo i będziemy przemieszczali się z miasta do miasta, nawet gdy niektórym zarządcom infrastruktury wydaje się, że dostosowali to do naszych potrzeb, a rozwiązania są różne, jest nam jeszcze trudniej, bo jest chaos informacyjny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo pani za ten głos i obecność. Reprezentuje pani osoby niewidome, ale jesteśmy świadomi jak wiele jest jeszcze innych osób niepełnosprawnych. Będziemy wyczuleni na te sytuacje. Zgłosiła się pani poseł Kaczorowska. Panu udzielę głosu w drugiej kolejności.

Poseł Alicja Kaczorowska (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, z radością zauważyłam, że ten element został wymieniony. Niedobrze, że takie bariery istnieją. Wśród taboru, informacji, jakości przystanków, jako czwarty czynnik został wymieniony personel. Mam pytanie – czy są prowadzone działania w kierunku uwrażliwienia personelu i nauki sztuki komunikacji werbalnej między personelem, a korzystającymi ze środków komunikacji? Czy prowadzone są szkolenia i ewaluacja umiejętności? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę się przedstawić.

Prezes Polskiego Związku Głuchych Krzysztof Kotyniewicz:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Krzysztof Kotyniewicz i jestem prezesem zarządu głównego Polskiego Związku Głuchych. Witam serdecznie, panie przewodniczący. Chciałbym dołączyć się do głosu pani prezes Woźniak-Szymańskiej z Polskiego Związku Niewidomych w zakresie projektowania uniwersalnego i standaryzacji. Pragnę dodać, że bardzo ważne jest ujednolicenie standardów infrastruktury drogowej ze standardami infrastruktury komunikacyjnej, czyli przystanków, przejść dla pieszych. Podam przykład z Bielska-Białej, gdzie zasiadam w powiatowej radzie do spraw osób niepełnosprawnych. Wnioskowaliśmy ostatnio do prezydenta miasta o stworzenie standardów komunikacyjnych dla osób niepełnosprawnych na terenie miasta, aby uniknąć problemów. Różnie jest przy projektowaniu. Opiniujemy projekty miejskie. Prezydent powiedział, że nie ma jednolitych standardów i wskaźników. Uważam, że jest potrzeba, aby z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa poszedł jasny sygnał jakie standardy powinny być stosowane w całym kraju, abyśmy nie mieli sytuacji, że w każdym mieście obowiązują inne.

Chciałbym zwrócić uwagę na problem dostępu do informacji dla osób niesłyszących. W środkach komunikacji miejskiej i pozamiejskiej jest to bardzo często spotykany problem. W nowych inwestycjach, na większych dworcach autobusowych i kolejowych informacje są w formie pisemnej, często tego brakuje. Wiem, że koleje nawiązały współpracę zakresie tłumaczenia z języka migowego. Te usługi są stopniowo wprowadzane. W mniejszych miastach w dalszym ciągu osoby głuche są z informacji wykluczone. Trudna sytuacja jest też na kolei, gdy zmieniony zostanie peron, z którego odjedzie pociąg. To jest przekazywane przez megafon, ale nie ma informacji pisemnej. Myślę, że powinniśmy o tym pamiętać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Zgłosiła się pani poseł Maria Zuba. Bardzo proszę.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, dotychczas mówiliśmy o ocenie sytuacji na dworcach w sąsiedztwie kolei z perspektywy dużych miast. Chciałabym państwa prosić, abyśmy spojrzeli na ten temat z perspektywy mniejszych miast i miasteczek. Tam również żyją ludzie. Mam prośbę, aby inwestycje wszelkiego rodzaju, wydatki planowane na modernizację linii kolejowych, konsultować z miejscowymi samorządami. Oni wiedzą jacy niepełnosprawni mieszkają na ich terenach i w jaki sposób można im niedrogo i skutecznie pomóc. Nie może być tak, że inwestycja – były takie przypadki – wykonana 3 lata temu nawet zdrowym ludziom utrudniła komunikację

w swoim mieście i zdecydowanie sąsiedztwo kolei było bardziej przyjazne przed wydaniem pieniędzy i inwestycją, niż po. Dlatego myślę, że nie chodzi o przenoszenie zadań na samorządy, ale o przygotowywanie zadań w konsultacji z nimi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos? Zgłasza się pan wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Panie przewodniczący, odpowiem pani poseł Kaczorowskiej. Informuję państwa, że 9 zbadanych przez nas operatorów publicznego transportu zbiorowego nie przeprowadziło szkoleń uświadamiających problemy osób niepełnosprawnych, a jedynie w dwóch przypadkach ustaliliśmy, że szkolenie uświadamiające nie obejmowało jedynie informacji w zakresie certyfikowanego psa przewodnika. Na 11 jednostek tylko 2 przeprowadziły szkolenie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan prezes Ignacy Góra.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje nadzór nad przestrzeganiem praw i obowiązków pasażera, które zostały określone w rozporządzeniu nr 1371/2007. Sprawuje również nadzór nad prawami osób o różnego rodzaju niepełnosprawnościach, które korzystają z usług kolei.

Chciałbym przypomnieć, że ostatnio Komisja wizytowała UTK podczas posiedzenia wyjazdowego i rozmawialiśmy na ten temat przez kilka godzin. Chciałbym skupić się na pewnych poruszonych kwestiach. Problemy, które poruszyła NIK dostrzegamy i dotyczą również systemu kolejowego. Można je podzielić na związane z infrastrukturą i dostępem do niej, z suprastrukturą, czyli pojazdami oraz z niewłaściwie wykonywaną obsługą przez personel kolejowy. Dlaczego tak jest? Oczywiście mamy tylko 10% pojazdów szynowych, które w pełni dostosowane są do wymogów w zakresie osób niepełnosprawnych. Jeszcze gorzej jest, jeśli chodzi o infrastrukturę, dworce kolejowe.

Padło stwierdzenie, że kolej była budowana kilkadziesiąt, kilkaset lat temu i mamy obecnie problem z dostosowaniem infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Mamy dość duże środki, własne i unijne. Muszę państwu powiedzieć, że bardzo dużo zmienia się na korzyść, jeśli chodzi o dostępność systemu kolejowego dla osób niepełnosprawnych. Cały tabor nowobudowany oraz ten modernizowany jest w pełni dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Podobnie, jeśli chodzi o modernizację infrastruktury. Gdy zmieniają się podstawowe parametry podsystemu, obowiązkiem inwestora jest dostosowanie jej do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Szanowni państwo, chciałbym, jeśli pan minister i pan przewodniczący pozwolą, odpowiedzieć na kilka pytań, które dotyczą obszaru nadzoru prezesa UTK. Jeśli chodzi o wystąpienie pana posła Mrówczyńskiego i stwierdzenie, że pociąg Pendolino, który wjechał na jakąś stację miał dużą przerwę między peronem a skrajnią taboru, chciałem powiedzieć, że ten rodzaj taboru – ED 250 – jest pojazdem w pełni dostosowanym do technicznych specyfikacji interoperacyjności. Najprawdopodobniej było tak, że infrastruktura kolejowa, czyli peron, nie była zmodernizowana i zgodna z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności. W pewnym okresie przejściowym będzie dochodziło do takich sytuacji. Zarówno pojazd, jak i infrastruktura muszą być kompatybilne. Wówczas nie będziemy mieli do czynienia z problemami, które dziś obserwujemy dość często. Na pewno w tym kierunku zmierzamy i wdrażamy coraz więcej pojazdów zgodnych ze standardami. Jeśli są z nimi zgodne, są dostosowane do potrzeb osób o różnym stopniu niepełnosprawności. Tak jak powiedziałem, musi być dostosowana zarówno infrastruktura, jak i suprastruktura, czyli pojazdy kolejowe.

Przekazywanie informacji osobom niepełnosprawnym jest pewnym problemem, który zauważa również prezes UTK. Chciałbym zwrócić uwagę, że są różne sytuacje. Nie chciałbym usprawiedliwiać systemu kolejowego, ale warto o tym pamiętać. Cza-

sem są nadzwyczajne. Czasem wymuszone zdarzeniem i pociąg nie wyjeżdża tam, gdzie powinien, czyli np. na peron 1, który jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. System kolejowy do tego typu sytuacji jest przygotowany. Jak państwo wiedzą, osoby niepełnosprawne, o ograniczonej możliwości poruszania się, zgłaszają przewoźnikowi kolejowemu o zamiarze odbycia podróży z 48 godzinnym wyprzedzeniem. Uznaliśmy, że w XXI wieku to zbyt długi czas i stwarza pewne ograniczenia. Zwróciliśmy się z prośbą od wszystkich przewoźników i w wyniku naszego apelu – bo tak należy to traktować, gdyż przepisy rozporządzenia nr 1371/2007 wskazują czas 48 godzin – większość odpowiedziała bardzo pozytywnie i skróciła ten czas. Odpowiedzieli, że u niektórych przewoźników absolutnie nie trzeba żadnego wyprzedzenia i osoba niepełnosprawna może zgłosić to ad hoc lub w ogóle nie zgłaszać, tylko po prostu jechać, bo są przygotowani do jej obsługi. Większość odpowiedziała, że wystarczy im uprzedzenie dwunastogodzinne.

Aby monitorować jak przewoźnicy pomagają osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, zażyczyliśmy sobie przekazywania przez nich każdej informacji na temat tego, kiedy taka osoba ma zamiar korzystać z usług kolei. Tę prośbę skierowaliśmy do przewoźników cztery miesiące temu. Do dnia dzisiejszego otrzymaliśmy 4 tys. zgłoszeń. Niektóre z nich, wyrywkowo jako UTK kontrolujemy. Chciałbym przekazać bardzo pozytywną informację. W wyniku kilkudziesięciu naszych kontroli przeprowadzonych nie tylko u przewoźników kolejowych, bo to proces złożony, w którym biorą udział zarządcy dworców, zarządcy infrastruktury kolejowej, nie stwierdziliśmy ani jednej nieprawidłowości. Świadczy to o tym, że przewoźnicy kolejowi, zarządcy dworców i zarządca główny PKP PLK, którego to dotyczy, w sposób bardzo odpowiedzialny do tego problemu podchodzą.

Jeśli chodzi o opracowanie pewnych uniwersalnych standardów projektowania, w pełni się z tym zgadzamy. Jest prawo budowlane, techniczne specyfikacje interoperacyjności. Takie opracowanie jest potrzebne. W wyniku działania dwóch zespołów przy prezesie UTK taka ekspertyza o uniwersalnym projektowaniu została opracowana. Przekazujemy ją wszystkim zainteresowanym, bo uważamy, że ten standard rzeczywiście powinien być utrzymany i stosowany jednakowo przez wszystkie podmioty w całym systemie kolejowym, ale i około kolejowym.

Jeśli chodzi o informacje – to ostatnia kwestia poruszona przez panią poseł – która dotyczy dołączenia samorządów do opiniowania w jakim zakresie należy przeprowadzać modernizację i remonty infrastruktury kolejowej, w pełni się z tym zgadzam. Nie jest tak, że MIB oraz prezes UTK nie wiedzą ile osób niepełnosprawnych dojeżdża lub korzysta z usług kolei, poszczególnych przystanków, stacji objętych systemem kolejowym. Mamy takie statystyki. PKP SA decydując o remoncie dworców kolejowych bierze je pod uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Zdaje się, że nikt więcej już się nie zgłasza. Bardzo chciałem podziękować przedstawicielom związków głuchych i niewidomych. Dziękujemy państwu za obecność. Jesteśmy zainteresowani państwa uwagami odnośnie do każdego procesu legislacyjnego, w którym będziemy mówili o osobach niepełnosprawnych. Bardzo dziękuję panu ministrowi Michałkiewiczowi, panu dyrektorowi Przewoźnikowi z Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, panu ministrowi Bittelowi i panu ministrowi Szmitowi oraz pozostałym z państwa. Wyczerpaliśmy porządek posiedzenia. Dziękuję bardzo.